

# プロジェクト実施戦略 ROAD

グローバルCCSインスティテュート宛て特別報告書

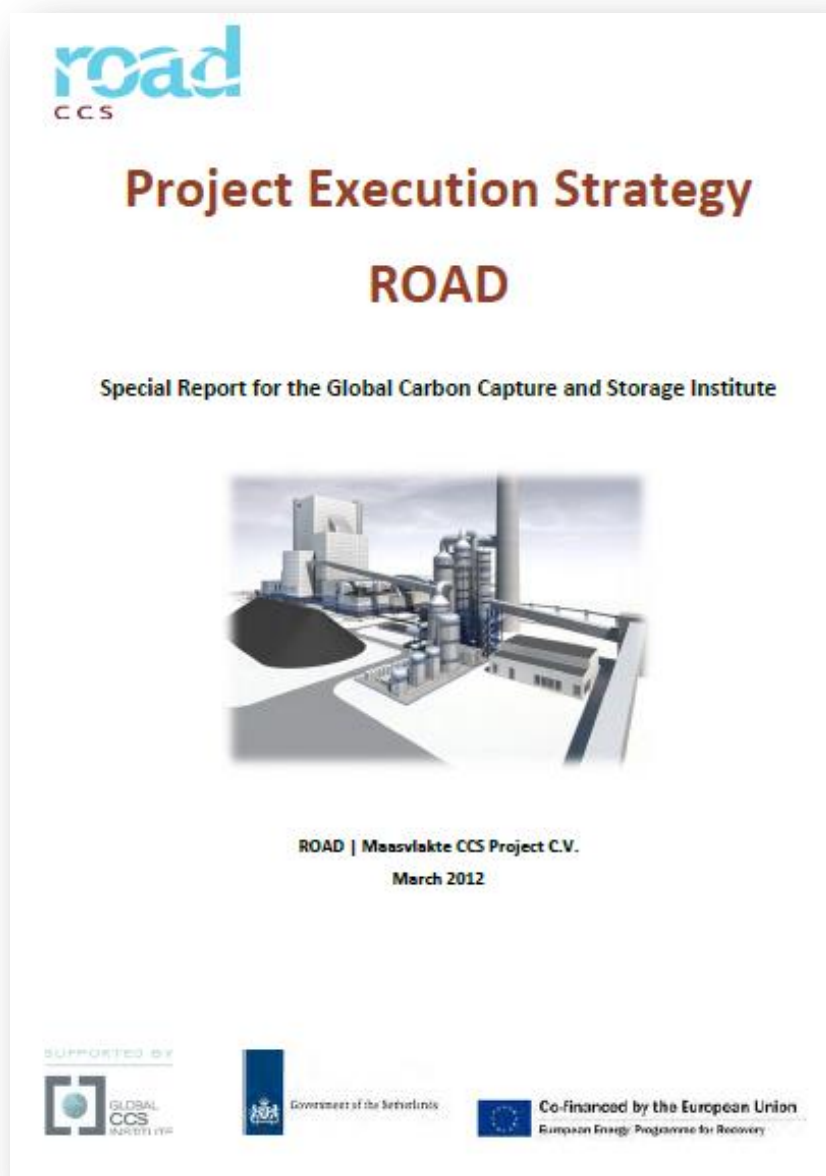
ROAD | Maasvlakte CCSプロジェクトC.V.

2012年3月

後援:

グローバルCCSインスティテュート

オランダ政府  
欧州連合



「プロジェクト実施戦略 ROAD」は、利用者の便宜のために“Project Execution Strategy ROAD”のエグゼクティブサマリーを英語から日本語に翻訳したものです。グローバルCCSインスティテュートは日本語版のいかなる内容についてもその正確性、信頼性又は完全性について保証しません。

## 表題

プロジェクト実施戦略 ROAD  
グローバルCCSインスティテュート宛て特別報告書

## 著者

Adam Al-Azki  
David Buysse  
Xavier Henry

## 日付

2012年3月14日(最終版)

ROAD | Maasvlakte CCSプロジェクトC.V.

Parallelweg 1                      P.O. Box 133  
3112 NA Schiedam                  3100 AC Schiedam  
オランダ                              オランダ

電話: +31 10 75 34 000

ファックス: +31 10 75 34 040

電子メール: [info@road2020.nl](mailto:info@road2020.nl)

ウェブ: [www.road2020.nl](http://www.road2020.nl)

## 免責事項

ROADプロジェクトは、オランダ政府、グローバルCCSインスティテュート及び欧州委員会が「回復のための欧州エネルギープログラム(European Energy Programme for Recovery)」の下で共同出資するプロジェクトである。本書の内容に関するすべての責任はMaasvlakte CCSプロジェクトC.V.にある。

ROADプロジェクトに関する本報告書は、グローバルCCSインスティテュートとMaasvlakte CCSプロジェクトC.V.との資金提供協定に基づき提出するものである。資金提供協定の規定は、書面による別段の合意がない限り、両当事者の保護及び法的利益のみを目的とする。いかなる個人又は組織も、本報告書の発行、開示若しくは配布、及び／又は本報告書の内容の利用若しくは信頼に起因して、同資金提供協定の当事者に対し直接の訴因を得ることも賠償請求を行うこともできない。

本書は、情報交換を目的にグローバルCCSインスティテュートのウェブサイト上で公開している。グローバルCCSインスティテュートは情報の信頼性、正確性及び完全性についていかなる表明又は保証も行わず、情報に含まれる誤り又は情報の欠如に関し、いかなる形式(過失による場合を含む)においても、責任を負うことはない。

© Global Carbon Capture and Storage Institute Limited 2012、キャンベラ。本書の使用はCreative Commons Attribution 3.0 Australia License に従って許可される。

## エグゼクティブサマリー

プロジェクトが親会社による投資判断という重要なマイルストーンに近づいていることから、本報告書ではプロジェクトの今後の道筋について概要を示す。今後のマイルストーンの概要並びに関連活動及びプロジェクト実施戦略に関する考察も提示する。

今後「最終投資決定(FID: Final Investment Decisions)」を受けて、二つの組織が順番に設立される。最初の組織は2015年までの設計及び建設に重点を置き、二番目の組織では2015～2020年のプロジェクトの操業を目的とする。プロジェクトには両親会社にまたがる専門家のスキルを取り入れ、戦略的パートナーもプロジェクトの開発及び操業段階を通じて一定の役割を果たす。

プロジェクトのスケジュールは、MPP3建設スケジュール及び費用の最適化の観点から策定された。MPP3停止というペナルティを免れるためには、関連作業を順調に実施しなければならない。ROADは費用の最適化及び抑制に重点を置いている。この両者は、具体的な建設計画と重量物のクラスタリングを導いた。大型容器及びメインコンプレッサーなどの重量物の搬入作業は、クリティカルパスどおりに進んでいる。重量物をまとめたことによって、費用及びプロジェクトスケジュールを大幅に圧縮することができた。このような重量物の搬入と設置を行った後に、回収プラントを組み立てることができる。第2段階では、輸送及び貯留のための作業が重要な留意点となる。

基本設計(FEED: Front-end Engineering and Design)の実施以来、詳細なエンジニアリングの段階を経てROADの不確実性を低減することができた。本報告書では建設、財務、スケジュール決定、利害関係者の関与及び許認可に関する実施段階の諸リスクを取り上げている。リスク緩和措置により、プロジェクトの予備費は徐々に減少した。予備費の大きさは、激しく変動する市場価格や詳細エンジニアリングの状況、計画上の不確実性などを反映する。FEEDでの検討によって、全体的なCAPEXの予備費は、CAPEX全体の25%(FEED前)から10%(FEED後)に減少した。建設段階で残る主要なリスクは、MPP3との整合、回収プラントの建設に向けてEPC契約をタイムリーに締結すること、並びに輸送及び貯留チェーンに関するCAPEXリスクとビジネス交渉である。さらに、許認可の取得と利害関係者のマネジメントも留意が必要である。また、許認可の発行に対しNGOや地元組織から反対又は抗議があれば、スケジュールに問題が生じる可能性がある。

プロジェクト予算は、企業の組織体制によって、プロジェクト事務所、ガバナンス部、利害関係者マネジメント部、回収部、そして輸送・貯留部に分配される。全プロジェクト期間を通じてみると、予算は2段階に分かれる。すなわち、設計・建設段階(2010～2014年)と操業段階(2015～2019年)である。操業期間の後に関しては、プラントの閉鎖や貯留サイトの監視にも予算が割り振られた。

ROADの確率論的モデルでは、FID延期によるスケジュール上のリスクも、リスクの確率及び策定した緩和措置を考慮した上で可視化できる。

本報告書はROAD実施戦略の主要部分のみを記述している点に留意されたい。